



Kamenný železniční viadukt u Sepekova vydrží dalších sto let

Rozsáhlou renovaci téměř sto padesát metrů dlouhého mostu mezi stanicemi Bozejovice a Sepekov dokončíme v polovině srpna letošního roku.

Hlavní fáze rekonstrukce viaduktu začala výlukou trati v polovině září loňského roku, která trvala dva měsíce. Během výluky stavbaři závodu mostních a inženýrských staveb snesli kolejový svršek, opravili izolace a odvodnění mostu a rozšířili most o pochozí lávky, které byly navázané na zbudování nových říms. Součástí této etapy byla také úprava kabelových tras a kompletní obnova železničního svršku. „Během této etapy byl zcela vyloučen provoz na trati. Další omezení provozu nastalo zkraje letošního dubna, kdy jsme provedli druhé podbití kolejí na mostě a v předmostích,“ doplňuje výčet nejdůležitějších prací stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Následná sanace spodní stavby již pokračuje bez omezení provozu. Rekonstrukce mostu umožní na trati provoz vlaků s větším zatížením.

Klimatické podmínky prodloužily sanaci

Historický železniční most z roku 1889 tvoří deset polokruhových kamenných kleneb a převádí trať Tábor–Písek přes údolí říčky Smutné. Výška mostu nad údolím dosahuje přibližně 20 metrů.

Náročná sanace spodní kamenné stavby měla původně skončit v červnu letošního roku. Celkem se jedná o opravu deseti polokruhových kleneb, devíti pilířů a dvou opěr. K tomu je třeba přičíst ještě obnovu kamenných základy u mostních opěr. „Během zimních měsíců však nastaly podmínky, které nám neumožnily pokračovat v práci. Proto jsme se s investorem dohodli na přerušení prací a na prodloužení termínu úplného dokončení,“ vysvětluje posunutí termínu stavbyvedoucí Miroslav Běhavý. Sanace spodní stavby, která již nemá vliv na provozovanou trať, spočívá především v odstranění starých spár a v otrys-

Základní data

- Desetiobloukový kamenný viadukt je postavený z velkých lomových kamenů.
- Říčka Smutná protéká pod třetí klenbou a pod druhým obloukem vede polní cesta.
- Viadukt je dlouhý 147,80 m, široký 4,78 m, výška nad terénem 20,88 m.
- Pilíře jsou postaveny na půdorysu obdélníku 2,85 × 6,5 m, nahoru se zužující.

kání křemičitým pískem, dále ve zpevnění kameniva injektážemi, následném otryskání vodou a nakonec v novém zaspárování kamenného zdiva. Právě sanace spodní kamenné stavby si vyžádala důkladné přípravy ještě před zahájením stavby. „Museli jsme připravit pevné podloží přímo pod mostem, na které jsme mohli postavit pevné lešení do výšky až 20 metrů,“ dodává stavbyvedoucí.

Důležitým aspektem celé rekonstrukce je její vliv na životní prostředí. V lokalitě se totiž nachází významné druhy rostlin a živočichů. Na průběh oprav tak dohlíží nejen investor, ale také ekologové.



Oprava spodní stavby nebrání provozu na trati

Slavnostní ukončení velkých železničních staveb na Teplicku



Na zrekonstruovaném prvním nástupišti vlakového nádraží Teplice v Čechách byly 19. března slavnostně ukončeny naše dvě velké stavby.

V jeden den a na jednom místě došlo k symbolickému přestřižení pásky, čímž byly oficiálně ukončeny stavby Rekonstrukce výpravní budovy Teplice v Čechách a Rekonstrukce železniční stanice Bohosudov.

Význam obou staveb dokládá účast řady hostů, mezi nimiž nechyběl ministr dopravy Martin Kupka, za investora generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, primátor Teplic Jiří Štábl, senátor a bývalý primátor Teplic Hynek Hanza, ředitel stavební správy západ Petr Hofhanzl a za zhotovitele generální ředitel naší společnosti Jan Kokeš nebo obchodní ředitel Pavel Stoužil.

Cílem rekonstrukce historické výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách byla oprava vnějších částí souboru budov stavěných v letech 1858 až 1930. Rekonstrukce stanice Bohosudov představovala kompletní rekonstrukci téměř sedmikilometrového úseku dvoukolejné trati.

Modernizace tří úseků na havlíčkobrodské trati

Hned tři významné stavby na železniční trati mezi Brnem a Kolínem oficiálně zahájila v jeden den Správa železnic ve Vlkově u Tišnova.

Celkové obnovy se dočká stanice ve Vlkově, dále navazující úsek do Křižanova a nedaleký úsek Příbyslav–Pohled. Naše společnost je zhotovitelem projektu Rekonstrukce železniční stanice Vlkov u Tišnova a Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav–Pohled. Slavnostního zahájení v poslední dubnový den se zúčastnili zástupci zhotovitelů, místních samospráv a samozřejmě vedení Správy železnic v čele s generálním ředitelem Jiřím Svobodou. „Jsem nesmírně rád, že se nám opět podařilo dohodnout úplné přerušení provozu na modernizovaných úsecích. Díky tomu bude stavba mnohem rychlejší, plynulejší a bezpečnější. Po dokončení všech prací se zvýší nejen komfort cestování, ale i traťová rychlost, což ocení dopravci, kteří budou moct naplno využít parametry svých nových vozidel,“ řekl ve svém úvodním proslovu generální ředitel Správy železnic. Práce na dvoukolejně trati napříč Vysočinou navazují na již dokončenou rekonstrukci úseků z Tišnova do Vlkova, již jsme také byli zhotoviteli, a z Křižanova do Žďáru na Sázavou.

Zúročíme zkušenosti z předešlé stavby

Význam obou staveb, které nyní společnost Chládek & Tintěra realizuje, shrnul generální ředitel společnosti Jan Kokeš. „Havlíčkobrodská trať má v rámci železniční sítě nesmírný význam a je nám ctí modernizovat hned dva úseky najednou. Tak jako na předešlém úseku z Tišnova do Vlkova chceme prokázat naše kvality a dílo odevzdat včas a v bezvadném stavu,“ nechal se slyšet generální ředitel. Ve stanici Vlkov u Tišnova dojde k úplnému odstranění nástupiště a podchodu. Vlaky budou zastavovat na nové zastávce Vlkov-Osová, díky které se zkrátí docházková vzdálenost obyvatelům Vlkova i nedaleké Osové. Součástí rekonstrukce je také náhrada stávající nádražní budovy novým technologickým objektem. Stanice by měla být opět v provozu před koncem letošního roku.



Symbolickým poklepáním na kolejnici oficiálně začala modernizace tří úseků havlíčkobrodské trati

Kompletní rekonstrukce přibližně devítikilometrového úseku dvoukolejně trati z Příbyslavi do Pohledu potrvá až do roku 2027 a dotkne se také dvou železničních stanic a dvou zastávek. Obnovou projdou i mostní objekty či trakční vedení. Projektový tým Milana Topola zahájil

na trati přípravné práce z kraje dubna. Velké výluky na trati začnou během července letošního roku. Cestující získají realizaci zmíněných tří projektů na všech nádražích moderní nástupiště a vlaky zrychlí až na 160 km/h.



Zemní práce na železničním spodku ve Vlkově



Na úseku Příbyslav–Pohled začaly přípravné práce

Oprava Bechyňky umožní nasadit moderní vlaky

Historická jednokolejná trať mezi Táborem a Bechyní se dočkala dalšího primátu.

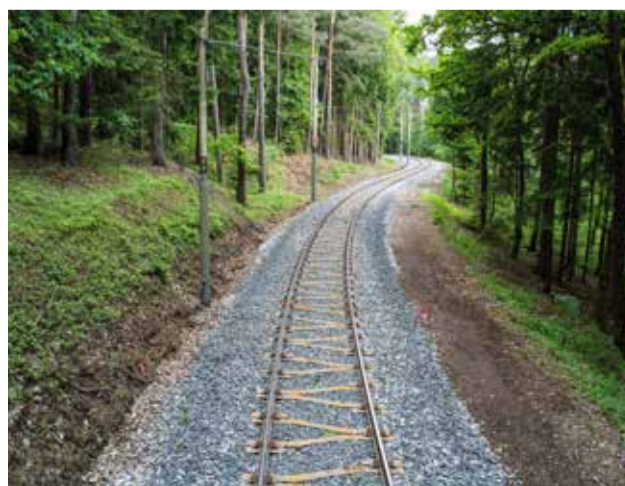
Provoz na trati začal 21. června 1903 a hned se jednalo o unikát. Byla to totiž první elektrifikovaná trať v někdejší Rakousku-Uhersku. K jejímu vybudování významně přispěl průmyslník, vynálezce a technik František Křižík. Píše se rok 2024 a Bechyňka se stává první dráhou elektrifikovanou stejnosměrnou trakcí, kde jsou v obloucích s velmi malými poloměry použity ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon. Na čtyřadvacetikilometrové trati tak bude možné zříditi bezztrátovou kolej, což významně zvýší bezpečnost, komfort cestování, umožní nasazení moderních vlakových souprav a v neposlední řadě sníží náklady na údržbu. „Ypsilonky použijeme ve dvou úsecích trati, a to mezi Táborem a Horkami a v lesním úseku mezi Sudoměřicemi u Bechyně a Bechyní. Celkem se bude jednat přibližně o 950 metrů této kolejové konstrukce,“ říká hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán ze závodu kolejových staveb. Správa železnic bude na tomto pilotním úseku sledovat, měřit a vyhodnocovat chování ocelového kolejového roštu ve vztahu k této trakční soustavě.

Na zbytku trati dochází v mezistaničních úsecích k lokální výměně kolejnic za nové a k nahrazování dřevěných a starých betonových pražců za nové betonové. Součástí prací je rekonstrukce tří železničních přejezdů a oprava vybraných trakčních podpěr.

Oprava trati je rozdělena do dvou etap. První etapa začala výlukou 30. dubna a skončila 14. května. Během této etapy došlo k opravě úseku z Bechyně do Malšic. Druhá etapa začala výlukou 21. května a potrvá do 14. června. Opraven bude úsek z Malšic do Tábora.

Informace o trati

- Železniční trati Tábor–Bechyně se přezdívá též Bechyňská dráha, Bechyňka či Elinka.
- Jedná se o první elektrizovanou trať v Česku, kterou neřadíme mezi tramvajové, ale mezi železniční dráhy.
- Trať je napájena systémem stejnosměrného napětí 1500 V.
- Při oslavách a výjimečných akcích jezdí po trati Elinka, nejstarší český elektrický železniční vůz z roku 1903.
- Místní i turisté se mohou svézt také Bobinkou, což je malá elektrická lokomotiva bývalé řady E 422.0.



Ypsilonky v klikatém lesním úseku

První etapa sanace železničního náspu ve stanici Karlovy Vary skončila



Sanace náspu zahrnovala opatření, která zabrání dalšímu pronikání podzemních vod do tělesa náspu a do přímého podloží.

Během první etapy sanace náspu, která skončila letos 30. dubna, závod mostních a inženýrských staveb vybudoval skoro 10 metrů hluboké a 100 metrů dlouhé odvodňovací žebro nad tělesem náspu. „Pomocí tří šachet, kdy nejdelší je 20 metrů hluboká, je nyní voda přečerpávána přes sedimentační nádrž do nedalekého propustku,“ vysvětluje princip provedených opatření hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Nad rámec původního projektu museli stavbaři na druhé straně náspu vybudovat ještě 44 metrů dlouhou mikropilotovou stěnu, o kterou se násyp zapře. Piloty jdou do hloubky kolem 14 metrů.

Na dokončenou první etapu naváže ještě druhá etapa, která zajistí dlouhodobou stabilitu tohoto náspu. „V současné chvíli druhou etapu sanace projektujeme. Se stavebními pracemi bychom chtěli začít letos v srpnu,“ říká hlavní stavbyvedoucí.

Rekonstrukce železničního mostu v Teplicích

Rozšíření dosluhujícího mostu a bezpečnější podchod pro pěší jsou hlavními důvody kompletní rekonstrukce mostu přes Spojeneckou ulici nedaleko teplického nádraží.

Dvoukolejný most v intravilánu Teplic, asi 300 metrů od nádraží, převádí železniční trať spojující Teplice a Řetenice přes rušnou Spojeneckou ulici, která je hojně využívána jak automobilovou dopravou, tak chodci. K celkové rekonstrukci mostu Správa železnic přistoupila hned z několika důvodů. „Most je jednak starý a výrazná oprava by byla nevyhnutelná, dále je poměrně úzký a z hlediska využívání také chodci i nebezpečný,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních a inženýrských staveb. Projekt proto počítá s kompletním zbouráním původního třináctimetrového mostu a s výstavbou nového mostu jehož délka bude přibližně 40 metrů.

Nově dva středové pilíře

Přípravné práce byly zahájeny v březnu letošního roku, první výluka, během které dochází k rekonstrukci první poloviny mostu, začala 8. dubna a potrvá až do 1. července letošního roku. Během této etapy dochází k bourání mostu pod první traťovou kolejí a k výstavbě nové poloviny mostu. Nový most bude oproti tomu původnímu výrazně jiný. „Významnou změnou bude s ohledem na rozšíření mostu realizace dvou středo-



Rekonstrukci mostu provádíme po polovinách se zachováním jednokolejného provozu

vých ocelových pilířů založených na pilotách. Nové budujeme i krajní opěry, které zakládáme na mikropilotách. Nosnou konstrukci budou tvořit zabetonované železobetonové nosníky,“ představuje ve stručnosti projekt hlavní stavbyvedoucí. Ve stejném režimu bude pokračovat i rekonstrukce druhé poloviny mostu pod



druhou traťovou kolejí, která bezprostředně naváže na konec výluky první etapy a potrvá do poloviny září tohoto roku. Na trati bude po celou dobu výstavby zachován jednokolejný provoz. Součástí stavby je také rekonstrukce železničního svršku na mostě a jeho přechodových oblastech.

Obec Běleč se dočkala rozšíření vodovodu

Přibližně dvě třetiny malé obce nedaleko Kladna a Křivokláta budou po mnoha letech čekání napojeny na veřejný vodovod.

Stávající vodovod v obci byl rozveden pouze asi jen do jedné třetiny obytných domů. V rámci aktuálního projektu závod mostních a inženýrských staveb realizuje přes dva kilometry nového vodovodního řádu, který

napojí zbývající domy se zhruba sto padesáti obyvateli. „K tomu je třeba připočítat ještě více než 70 domovních přípojek v souhrnné délce 400 metrů,“ doplňuje rozsah projektu stavbyvedoucí David Valtr. Nové rozvody budou napojeny na stávající vodovod v obci. Nový vodovod DN90 je uložen v hloubce kolem 1,6 metru a vede převážně po místních šotolinových komunikacích. S ohledem na minimalizaci zásahu do hlavní asfaltové komunikace v obci bude nutné pod touto silnicí realizovat celkem čtyři protlaky v celkové délce asi 30 metrů. Investorem stavby, která začala letos v březnu, je obec Běleč. Termín dokončení je příští rok v březnu, nicméně stavbaři počítají s výrazným zkrácením termínu, a to na listopad letošního roku.



V obci Běleč realizujeme 2 km nového vodovodu

Máme novou vedoucí střediska pozemních staveb

Od letošního dubna zastává post vedoucího střediska pozemních staveb absolventka Vyšší odborné a Střední průmyslové školy v Děčíně Michaela Kneiflová.

Chládek & Tintěra, a.s., se aktivně podílí na osvětě technických oborů mezi studenty, a díky tomu se v řadách společnosti objevují absolventi, ze kterých se postupnými kroky stávají špičkoví odborníci a manažeři. Cesta Michaely k naší společnosti nebyla tak přímočará, jako tomu bylo u jiných absolventů, které jsme dosud představili. Michaela nejprve dokončila v roce 2003 děčínskou průmyslovku a následně zkusila pražskou ČVUT. „Stavební fakulta však nenaplnila moje očekávání, a tak jsem se o rok později vrátila studovat do Děčína na vyšší odbornou školu, obor ochrany památek,“ vzpomíná Michaela na studentská léta. Školu úspěšně dokončila v roce 2007 a první pracovní zkušenosti začala sbírat v několika stavebních společnostech, zaměřených zejména na obor pozemního stavitelství. „Řadu let jsem pracovala ve firmách, kde hlavními investory byly vedle soukromých investorů také samosprávy nebo různé krajské organizace. Po téměř patnácti letech jsem cítila, že potřebuji změnit prostředí,“ vysvětluje Michaela své rozhodnutí, které ji nasměrovalo k naší společnosti. V roce 2022 se stala členem realizačního týmu rekonstrukce výpravní budovy Teplice v Čechách, kde naplno uplatnila své dosavadní manažerské zkušenosti.



Jasná vize do budoucna

Po úspěšně dokončené hlavní fázi projektu rekonstrukce výpravní budovy v Teplicích dostala od vedení naší společnosti nabídku převzít vedení střediska pozemních staveb. „Promyslela jsem si všechna pro a proti a nakonec jsem nabídku přijala. Z mého pohledu se jedná o další posun v mé profesní kariéře, i když jsem si vědoma, že obor pozemního stavitelství je silně konkurenční,“ má jasnou čerstvou vedoucí střediska pozemních staveb. Podle ní je stěžejní posílit tým střediska pozemních staveb, a to zejména o rozpočtáře a stavební výrobu, dále zkvalitnit cenové kalkulace při podávání nabídek, zacílit na nové investory, zajistit kvalitní subdodavatelské prostředí a v neposlední řadě důsledně sledovat ekonomiku staveb od počátku až do konce.

Plocha pro výstavbu šestnácti rodinných domů je připravená

V Litoměřické části Pokratice jsme připravili území pro nový blok rodinných domů.

Příprava území v zahrádkářské kolonii v jižní části Pokratic, kterou realizuje závod mostních a inženýrských staveb pro město Litoměřice, spočívala především ve vybudování nové komunikace a rozvedení inženýrských sítí k hranicím parcel. Délka nových komunikací je přibližně 274 metrů, šířka asfaltové komunikace činí 5,5 metru plus oboustranné chodníky. Spolu s budováním nové komunikace jsme rozvedli také splaškovou a dešťovou kanalizaci, vodu, elektřinu a veřejné osvětlení. Vše v délkách asi 170 metrů plus přípojky. „V polovině května jsme dokončili pokládku hutněných asfaltových vrstev a do konce května nás čekaly pouze drobné dokončovací práce,“ rekapituluje projekt mistr Zdeněk Šimek.



Posázavský pacifik se dočkal navazující opravy

Po dvou letech jsme se vrátili na trať kopírující údolí Sázavy, abychom opravili další úsek známé jednokolejky Čerčany – Světlá nad Sázavou, tentokrát mezi Samechovem a Chocerady.

Oprava přibližně 3,3 kilometru dlouhého úseku byla součástí větší opravy patnáctikilometrové části trati z Čerčan do Sázavy. Naše společnost úsek opravila pro sdružení firem Swietelsky Rail CZ a GJW Praha. Tým Václava Beneše ze závodu kolejových staveb navázal na práce, které na konci roku 2021 prováděl ve stanici Sázava a v úseku Sázava–Samechov. Hlavním předmětem současné opravy trati byla kompletní výměna kolejnic, lokální výměny pražců a upevňovadel. Dále došlo k opravám výhybek a přejezdů, k výstavbě nástupišť a k výměně a čištění kolejového lože.

Hlavní penzum našich prací bylo ve stanici Samechov, kde došlo k opravě všech tří staničních kolejí v souhrnné délce přes 700 metrů. „U první staniční koleje jsme měnili pražce i kolejnice za nové. U zbylých dvou kolejí se jednalo o kombinace nového a užitého materiálu. Na čerčanském zhlaví stanice jsme provedli regeneraci dvou výhybek,“ popisuje rozsah oprav ve stanici Samechov hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Ve stanici naši stavbaři vybudovali ještě dvě nová nástupiště délek 150 metrů. Další nová nástupiště vznikla v zastávkách Vlkovec a Chocerady.

Opravné práce na úseku trati Čerčany–Sázava byly zahájeny výlukou 2. dubna a skončily 31. května.



Oprava tří kolejí a nová nástupiště ve stanici Samechov



Oprava koleje a výstavba nástupišť v Choceradech

Exkurze na stavbě Rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova

Během jednoho týdne navštívili naši velkou stavbu studenti dvou středních průmyslových škol.

V pondělí 22. dubna se na průběh stavby přijelo podívat jedenáct studentů Střední průmyslové školy stavební akademika Stanislava Bechyně z Havlíčkova Brodu. „Na naší stavbě strávili celé dopoledne. Nejvíce je zajímala výstavba nového technologického objektu a zemní práce na železničním spodku,“ shrnuje pondělní návštěvu havlíckobrodských studentů ředitel stavby Martin Počta. Skupinu studentů doprovázeli dva pedagogové.



Havlíckobrodští studenti byli na stavbě celé dopoledne

O tři dny později na stavbu zavítali studenti Střední průmyslové školy stavební z Ústí nad Labem. Naši stavaři jim názorně ukázali snášení kolejových polí, zemní práce na železničním spodku nebo také, co představují práce na trakčním vedení. „V rámci návštěvy stavebního veletrhu v Brně přijelo 51 studentů a pět učitelů. Na stavbě strávili tři hodiny,“ doplňuje Martin Počta.

Po celou dobu obou exkurzí byli naši technici připraveni zodpovídat veškeré dotazy jak studentů, tak pedagogů. Další exkurze jsou plánované i v dalších etapách rekonstrukce stanice.



Studenti SPŠ stavební z Ústí nad Labem

Podpořili jsme Běh pro hospic

V sobotu 18. května se osmnáct našich kolegů (někteří s dětmi) zúčastnilo 10. ročníku běhu na podporu litoměřického hospice. Naše společnost byla oficiálním partnerem této akce. I když počasí nepřálo, účast nakonec byla solidní.



Soutěžili jsme v kategoriích 0,5 km (děti), 3 km a 6 km

 Chládek
& Tintěra

Přiveď si nového kolegu

Naše společnost si uvědomuje, že kvalifikovaní zaměstnanci i pracovníci bez praxe, kteří mají zájem o práci, jsou klíčem k dobrému chodu celé firmy.

Nabízíme i vám možnost podílet se na personálním rozvoji naší společnosti:

1 Přiveďte si do svého týmu nebo party nového kolegu a získejte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 10 000 Kč. Pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků, odměnu vám přiznáme.

Jedná se o profese:

- Dělník pro elektromontážní práce na trakčním vedení
- Elektromontér
- Provozní zámečník
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla

Kontakty na nové zaměstnance nahláste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2 Staňte se patronem nového zaměstnance a získejte odměnu z fondu vedoucího ve výši 5 000 Kč za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhuje vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na odborné technické pozice:

- FIDIC specialista
- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro pozemní stavby; inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí – pro středisko železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby – pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na www.cht.cz/kariera/volna-mista

 Chládek
& Tintěra

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČO: 62743881, DIČ: CZ62743881 • Tel.: +420 416 741 668 • fax: +420 416 741 669 • E-mail: cht-ltm@cht.cz • www.cht.cz
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.